



Date de dépôt : 27 janvier 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Michael Andersen, Stéphane Florey, Guy Mettan, Souheil Sayegh, Gabriela Sonderegger, Daniel Noël, Lionel Dugerdil, Christo Ivanov : Projet d'insertion d'une voie de bus sur le quai de Cologny en direction de Genève au détriment du TIM et des transports professionnels

Rapport de Matthieu Jotterand (page 3)

Proposition de motion (3106-A)

Projet d'insertion d'une voie de bus sur le quai de Cologny en direction de Genève au détriment du TIM et des transports professionnels

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- le « U lacustre » comme faisant partie de la moyenne ceinture routière (art. 3 al. 2 LMCE) ;
- l'absence d'alternative permettant de passer de la rive gauche à la rive droite du canton autrement qu'en empruntant l'axe du « U lacustre » ;
- les velléités de l'OCT à introduire une voie dédiée aux TC au détriment du TIM et du transport professionnel sur le quai de Cologny en direction de Genève ;
- l'impossibilité pour les transports professionnels d'emprunter la voie qui serait dévolue aux TC à cause de l'arborisation des quais de Cologny qui empêche déjà les véhicules lourds d'emprunter cette voie de circulation ;
- les conséquences catastrophiques sur la fluidité du trafic garantie par la LMCE sur un axe de circulation vital pour Genève,

invite le Conseil d'Etat

à stopper le projet d'implantation d'une voie de bus sur le quai de Cologny en direction du centre-ville en lien avec la demande d'autorisation de construire DD n° 332679/1.

Rapport de Matthieu Jotterand

Résumé des travaux

La commission des transports a traité cet objet sous la présidence de Pascal Uehlinger lors de deux séances, les 9 et 16 décembre 2025.

Cette motion visait à combattre la prolongation de la voie de bus prévue dans les travaux pour rénover le quai de Cologny. Il a rapidement été établi qu'elle arrivait comme la grêle après les vendanges puisque l'Etat avait entre-temps renoncé à la prolongation de la voie de bus.

En effet, les bus qui circulent à >40 km/h en moyenne sur ce tronçon n'auraient, selon des modélisations complémentaires effectuées en réponse à une opposition, pas gagné de temps significatif de parcours alors que le trafic individuel motorisé aurait été pénalisé.

Une courte majorité a refusé cette motion car elle était caduque et, pour une partie de la majorité, pas souhaitable car l'amélioration de la vitesse commerciale des TP est prioritaire.

Une minorité a accepté cette motion dans l'intérêt collectif d'avoir un rapport à ce sujet et par défense du trafic individuel motorisé. A noter enfin que l'Etat travaille à développer les modélisations, mais que leur coût représente un frein.

Présentation de la motion

Le premier signataire étant excusé lors de la séance du 9 décembre 2025, c'est Stéphane Florey qui se charge de présenter la motion. Il indique que le Conseil d'Etat prévoit de finaliser l'aménagement du quai de Cologny entre la Tour Carrée et le parking de Genève-Plage et d'y instaurer une voie de bus afin d'améliorer la fluidité des transports publics. Il estime que cela se ferait au détriment du transport individuel motorisé. Les auteurs de la motion s'interrogent sur la manière dont la circulation du quai de Cologny pourrait être absorbée avec une voie de circulation en moins. Stéphane Florey rappelle que la motion vise à demander la suspension de la mise en place d'une voie de bus en direction du centre-ville sur ce tronçon, en lien avec la demande d'autorisation parue récemment, ce qui a motivé son dépôt. Il indique qu'il n'a pas connaissance de l'éventuelle existence d'un recours lié à cette parution. Il souligne que, selon l'appréciation des motionnaires, l'instauration d'une voie de bus sur le quai de Cologny dégradera la circulation en direction de la ville, raison pour laquelle les concernés ont proposé cette motion afin d'éviter la suppression d'une voie de circulation au profit d'une voie réservée au bus.

Question des commissaires

Un commissaire S souhaite connaître, pour les habitantes et habitants des communes qui empruntent cet axe pour se rendre en ville, la part modale entre voiture et bus. Il demande également si cette répartition est comparable à celle observée dans d'autres secteurs du canton ou si un effort particulier serait nécessaire dans cette zone.

L'auditionné répond qu'aux heures de pointe du matin et dans ce sens de circulation, l'axe est fortement saturé. Le trafic est continu de 6h30 jusqu'à la fin de la pointe à 9h, avec un flux ininterrompu de véhicules, qu'il s'agisse de conductrices ou conducteurs frontaliers ou genevois. Il précise que les transports publics sont également très chargés dans les deux sens, en particulier les lignes E et G, qui se retrouvent prises dans le même flux que les voitures. Il estime que la suppression d'une voie de circulation n'améliorerait pas la circulation générale. Elle pourrait éventuellement améliorer légèrement la situation pour les transports publics, mais au détriment de l'ensemble du trafic dans ce secteur.

Le commissaire S réitère sa demande portant sur les données chiffrées relatives à la part modale. Les auteurs de la motion ne disposent pas de ces données.

Stéphane Florey rappelle que le quai de Cologny constitue une artère principale, comparable notamment à la route de Saint-Julien, également engorgée aux heures de pointe. A titre d'exemple, il mentionne qu'il a effectué le matin de la commission une navette scolaire qui devait normalement entrer au dépôt à 8h11. Le trajet depuis Stitelmann, en remontant depuis Saint-Julien jusqu'au Bachet, lui a finalement pris 31 minutes de plus en raison d'un trafic très ralenti. Il souligne que l'ensemble du canton connaît ce phénomène d'engorgement aux heures de pointe, que ce soit sur la route de Meyrin ou sur d'autres axes majeurs, ce qui illustre un problème général de circulation.

Le commissaire S relève qu'en l'absence de solutions d'envergure, les grands projets annoncés n'étant pas attendus avant 20 à 30 ans, des mesures doivent être trouvées d'ici là. Il constate que la situation actuelle n'est satisfaisante pour personne, les usagères et les usagers se retrouvent dans des bus fortement chargés et lents et la circulation demeure très engorgée. Il s'interroge dès lors sur l'opportunité qu'offrirait la création d'une voie de bus, laquelle permettrait de transporter 100 à 150 personnes par véhicule et, par conséquent, de réduire significativement le nombre de véhicules en circulation, l'engorgement résultant quasi exclusivement du transport individuel motorisé.

Le co-auteur de la motion relève que, ces dernières années, le seul grand projet réalisé dans cette partie du canton est la traversée de Vésenaz, qui a

permis d'améliorer la fluidité du trafic, en particulier pour les transports publics. Il indique que cet aménagement a généré un gain d'environ un quart d'heure par passage, le passage des véhicules en souterrain ayant libéré la surface et renforcé la régularité des lignes. Il souligne que, malgré les contestations qu'elle avait suscitées par voie de référendum, cette infrastructure a pleinement démontré son utilité. Il observe qu'il s'agit de l'un des derniers ouvrages d'importance construits dans ce secteur et il estime que, en l'absence de nouvelles infrastructures, les mesures actuelles demeureront insuffisantes. Selon lui, la suppression d'une voie de circulation ne permettra pas de résoudre les difficultés rencontrées. Il mentionne le projet de loi relatif aux P+R ainsi que les subventions destinées à la France voisine, susceptibles d'être adoptées, mais il rappelle que, concernant le réseau routier et les infrastructures, aucun nouveau projet n'est en cours. Il cite également, du côté de Saint-Julien, les projets L1 et L2, refusés par le Grand Conseil, en précisant que leur réalisation aurait apporté un soulagement notable au trafic et, par conséquent, amélioré les conditions de circulation des transports publics.

Le commissaire S demande si l'objectif sous-entendu serait un élargissement des routes à Cologny. Il lui est répondu qu'aucune demande n'est faite en particulier, mais qu'il s'agit d'une possibilité parmi d'autres. Il relève que la création de doubles pistes cyclables a été rendue possible en utilisant une partie de l'espace initialement dévolu aux trottoirs et qu'une reconfiguration globale de l'espace pourrait, le cas échéant, en accroître la capacité de circulation globale.

Le commissaire S souligne toutefois que les aménagements cyclables occupent moins d'espace qu'une voie de circulation routière. Stéphane Florey indique que les vélos empruntent désormais les voies de bus et qu'un partage de l'espace pourrait être envisagé sur le quai de Cologny. Il relève par ailleurs que la capacité de la ligne n'est pas encore pleinement exploitée, la fréquence pouvant être augmentée car la ligne ne fonctionne donc pas à son potentiel maximal.

Le même commissaire relève que, selon ses informations, le groupe UDC cherche à faire des économies dans le budget de l'Etat. Il rappelle que, lors du vote sur le contrat de prestations des TPG, il avait été indiqué que 0,1 km/h de vitesse commerciale représentait environ 80 millions de francs. Il en déduit que la mise en place d'une voie de bus, susceptible d'améliorer sensiblement la performance des transports publics, pourrait générer des économies importantes. Il considère dès lors qu'une telle piste de bus présenterait un intérêt notable en termes d'économies réalisées.

Stéphane Florey relève qu'une incidence reste envisageable, tout en précisant qu'il ne faut pas en attendre des effets majeurs. Il ajoute qu'un point

a été omis dans son intervention précédente, car selon les informations qu'il a reçues de l'auteur de la motion, il semblerait que le projet de voie de bus soit finalement abandonné. Il précise enfin que, si le projet devait être maintenu, la motion conserverait toute sa pertinence et que, en revanche, s'il devait être abandonné, il souhaite que cela soit formulé explicitement dans un rapport, conformément aux attentes de l'auteur, en indiquant clairement les raisons de cet abandon.

Premier avis du département, le 9 décembre

David Favre, directeur général à l'OCT rappelle qu'à l'origine le projet pour la rénovation de la chaussée prévoyait effectivement un prolongement de la voie de bus, cette mesure devant améliorer la situation générale des transports publics. Il précise que, dans le cadre de la procédure, des échanges ont eu lieu avec l'ASTAG et le TCS qui ont contesté ce prolongement, ce qui a conduit à la réalisation d'études supplémentaires afin d'en mesurer l'impact sur le transport individuel motorisé. Il souligne qu'une mesure en apparence pertinente peut parfois produire l'effet inverse et qu'il est donc nécessaire de procéder à des simulations pour en vérifier la pertinence. Il indique que, pour disposer d'une analyse complète, son service ainsi que le service du génie civil ont procédé à ces évaluations, lesquelles ont montré que la solution envisagée n'était pas optimale. Il précise que le dossier se trouve toujours à l'office des autorisations de construire, mais que le prolongement de la voie de bus a été abandonné. La voie de bus existante demeure, mais aucun prolongement n'est désormais prévu. Il conclut que, dans ces conditions, le texte de la motion et l'alerte qu'elle soulève n'ont plus lieu d'être, les deux offices concernés ayant retiré cet élément du projet.

Suite des questions relatives à l'audition du co-auteur

Un commissaire PLR relève qu'il est regrettable, s'agissant du trafic sur le quai de Cologny et du nombre important de pendulaires binationaux, qu'aucune infrastructure ne soit disponible sur cet axe. Il souligne que les P+R disponibles restent particulièrement coûteux, ce qui n'incite pas à un report modal. Il estime que ces éléments contribuent au trafic observé. Il mentionne ensuite l'exemple du Grand-Saconnex, où des voies de bus centrales ont été aménagées pour fonctionner dans le sens du trafic aux heures de pointe : une voie réservée en entrée de ville le matin et une voie réservée en sortie de ville le soir. Il s'interroge sur la possibilité d'appliquer un dispositif similaire sur ce tronçon, sous la forme de « voies intelligentes ». Il rappelle qu'actuellement quatre voies sont en service et il souligne qu'en sortie de ville, le matin, deux voies ne sont pas nécessaires, tout comme deux voies ne le sont pas en entrée

de ville le soir. Il demande si une voie réservée aux bus, activée de manière alternée en fonction des heures de pointe et intégrée dans les voies centrales, permettrait d'améliorer la vitesse commerciale des lignes sans péjorer la circulation du transport individuel motorisé.

Stéphane Florey indique que cette solution pourrait être envisagée, mais il rappelle que le dispositif installé au Grand-Saconnex n'est plus en service en raison des travaux en cours. Il précise toutefois que la portion de voie de bus à laquelle il est fait référence n'a jamais fait l'unanimité parmi les conductrices et conducteurs, car certains se sentaient peu à l'aise en l'empruntant en raison de l'absence de signalisation claire indiquant clairement le sens d'utilisation. Il relève qu'un panneau précise les horaires, mais que les conductrices et conducteurs n'ont pas toujours le temps de s'y référer. Il ajoute que, pour cette raison, une majorité du personnel de conduite n'utilisait pas cette possibilité, l'environnement n'étant pas considéré comme suffisamment favorable pour adapter sa trajectoire en fonction des créneaux horaires. Il indique ne pas savoir si une étude a été menée sur ce point, mais il estime que, pour le personnel roulant, la configuration n'était pas optimale et qu'un feu de signalisation claire aurait été au minimum nécessaire. En attendant, Stéphane Florey n'y est pas favorable.

Un commissaire LC relève que la fréquence des bus, depuis Anières jusqu'en bas de la ligne, demeure relativement modérée et il demande si une augmentation de cette cadence pourrait également contribuer à améliorer la fluidité du trafic, estimant que certaines personnes utilisent leur véhicule faute d'une offre de transports publics suffisante.

Le co-auteur de la motion souligne que le problème doit être appréhendé dans son ensemble. Il rappelle qu'à une époque, la ligne était exploitée avec des « méga-bus », alors qu'aujourd'hui ce matériel n'est plus disponible et que la capacité par véhicule a été réduite. Il ajoute que la fréquence aux heures de pointe est actuellement de dix minutes et qu'une amélioration serait possible en descendant à cinq minutes. Il mentionne également la possibilité de réintroduire des méga-bus sur la ligne E. Il relève qu'une question plus large se pose, celle de savoir s'il conviendrait d'envisager, comme sur d'autres grandes artères, une infrastructure de type tramway. Il cite l'exemple de la ligne 18 et du projet de prolongement entre le CERN et Saint-Genis. Celui-ci demeure exploité en bus, car le bassin de population ne justifie pas encore le passage à un tramway et la ligne n'atteint pas son exploitation maximale. Il rappelle que, lors du déclassement du projet, la Confédération avait indiqué qu'il convenait d'abord d'augmenter la fréquence, puis de passer à des bus articulés ou méga-bus, et qu'une fois cette capacité entièrement exploitée, le dossier du tram pourrait être réexaminé. C'est pour cette raison que le tronçon

CERN-Saint-Genis reste aujourd'hui desservi par des bus. Il observe que, sur la ligne E, une fréquence de dix minutes aux heures de pointe, combinée à une saturation permanente des véhicules, ne favorise pas l'usage des transports publics.

A la question d'un commissaire S, David Favre indique que, compte tenu de la fluidité insuffisante du trafic, il n'était pas possible d'augmenter le nombre de bus et que le prolongement de la voie réservée n'aurait pas amélioré la circulation globale. Ces éléments ont conduit à considérer que la solution n'était pas pertinente.

Audition du département de la santé et des mobilités

L'audition se fait en présence de Pierre Maudet, conseiller d'Etat, David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports, et Jean-Luc Bourget, directeur de la régulation du trafic et des opérations.

Ce dernier explique que, sur le tronçon concerné, une voie de bus existe déjà entre deux arrêts et que le projet examiné consistait à prolonger cette voie d'environ 700 mètres entre Montalègre et Righi. Il précise que la vitesse commerciale actuelle des bus est d'environ 43 km/h sur un axe limité à 60 km/h. Il relève que la présence d'une voie de bus permet, dans certains cas, de mieux écouler le trafic automobile. Il indique qu'une simulation a été réalisée à l'aide d'un outil de modélisation à l'échelle cantonale, permettant d'anticiper les effets théoriques du projet. Selon ces simulations, il n'y aurait pas de diminution de la capacité offerte au trafic motorisé individuel. Les temps de parcours analysés se basent notamment sur des relevés effectués le 2 décembre.

Il précise que la part modale observée sur ce tronçon est particulière, notamment en raison de l'absence de piétons. Actuellement, le transport individuel motorisé représente environ 75% de la part modale, avec une vitesse moyenne de 43 km/h. A titre de comparaison, le micro-recensement 2021 indique, à l'échelle cantonale, environ 39% de déplacements à pied, 8% à vélo et 14% en transports publics, ce qui rend la comparaison difficile.

Il relève que les simulations de la nouvelle voie de bus montrent que les véhicules se reportent très rapidement sur la voie de gauche afin d'éviter les ralentissements, tandis que les bus bénéficient d'une circulation fluide, n'ayant aucun véhicule devant eux. Il précise toutefois que, malgré des différences de temps de parcours relativement faibles, la circulation présenterait davantage de phases d'« accordéon ». Les carrefours régulés resteraient en mesure d'absorber le trafic avec une voie de bus prolongée sur 700 mètres, mais sans gain significatif de vitesse commerciale pour les transports publics (moins de

cinq secondes). En revanche, les temps de parcours du trafic individuel motorisé augmenteraient d'environ 15%, avec une diminution de la vitesse moyenne de l'ordre de 5 km/h. Ces effets d'accélération et de freinage pourraient créer des situations accidentogènes. Compte tenu de ces éléments, le prolongement de la voie de bus a été abandonné.

Un commissaire PLR relève que, dans certains contextes, des voies de bus sont utilisées de manière dynamique selon les heures, par exemple dans un sens le matin et dans l'autre le soir. Il demande si une simulation de ce type a été envisagée, notamment dans la perspective de la suppression de la berme centrale à cet endroit.

Jean-Luc Bourget répond que des dispositifs similaires existent, notamment à la sortie autoroutière de Coppet en direction de Divonne, avec une signalisation plus claire. Il indique toutefois que, dans le cas du quai de Cologny, ce type de solution ne présente pas d'intérêt.

Un commissaire LC relève qu'il s'agit d'un cas relativement rare où un projet fait l'objet d'un abandon après analyse approfondie et il remercie le département pour cette démarche.

Un commissaire S s'interroge sur le fait que de telles simulations semblent être réalisées uniquement lorsqu'un recours est déposé. Il demande selon quels critères il est décidé de procéder à ces études, relevant que certains projets représentent des investissements importants.

David Favre répond que ces simulations sont coûteuses et longues à réaliser. Il indique que le département souhaite évoluer vers des simulations plus dynamiques. Il explique que le réaménagement du quai de Cologny est un projet complexe, ayant connu de nombreuses modifications. A un stade donné, il a semblé pertinent d'approfondir l'analyse à l'aide d'une modélisation plus fine. Il souligne la nécessité de faire preuve d'humilité, chaque situation étant spécifique, et il ajoute que l'idéal serait de pouvoir simuler systématiquement les projets majeurs.

Il est complété par Jean-Luc Bourget qui précise que la simulation demeure un outil théorique. Il indique que le département explore actuellement, notamment en lien avec l'EPFL, un nouvel outil de simulation permettant de rendre ces analyses plus compréhensibles pour l'ensemble des acteurs.

Le commissaire S relève qu'il existe, sur d'autres axes, une forte demande pour des améliorations des transports publics et il s'interroge sur les perspectives en la matière.

David Favre reconnaît l'existence de besoins. Il indique que des augmentations de fréquence sont possibles sur certaines lignes (E, G, E+ et G+), mais il souligne que la vitesse commerciale demeure un enjeu central. Il

évoque également le travail mené sur la suppression ou la fusion de certains arrêts, précisant qu'un effet significatif nécessite la suppression de plusieurs arrêts. Il mentionne aussi des projets d'arrêts à la demande, ainsi que les efforts entrepris en matière de priorisation aux feux. Il cite plusieurs axes en cours de réflexion ou de chantier, notamment la Servette, Frontenex et la rue du Stand, soulignant que les transports publics y sont actuellement pénalisés par la congestion automobile. Il rappelle que le canton traverse une période de grands chantiers, mais que la priorité accordée aux transports publics reste forte, avec des investissements conséquents.

Jean-Luc Bourget ajoute que, lors de la réorganisation de la ligne 12 entre Moillesulaz et Rive, un gain de 25 secondes a été obtenu sur le temps de parcours, mais que le secteur de Rive demeure un point noir, avec des pertes de 45 secondes à une minute. Il explique cette situation par la présence d'environ 30 carrefours régulés interconnectés, sur lesquels un travail d'optimisation est mené en continu.

Un commissaire S s'interroge sur la part modale observée sur la rampe de Coligny. Il relève qu'en excluant la marche à pied, le trafic individuel motorisé reste largement majoritaire, et il se demande comment expliquer cette situation, évoquant notamment une potentielle « protection » de certains résidents et résidentes situées au-delà du quai de Coligny.

Le directeur général indique que les marges de manœuvre sont limitées dans ce contexte.

Un autre commissaire S estime que la problématique demeure et il demande quelles alternatives sont envisagées pour les personnes qui n'utilisent ni les transports publics ni les modes motorisés individuels. Jean-Luc Bourget répond que, le collègue chargé du dossier ne travaillant plus sur ce projet, il constate que le statu quo apparaît comme la solution répondant le mieux à l'ensemble des contraintes.

Un commissaire UDC demande si l'étude présentée a été réalisée de manière systématique ou uniquement en raison de l'opposition déposée. Les auditionnés confirment que c'est la deuxième option.

Le commissaire UDC demande si des études similaires sont prévues pour le projet de BHNS, notamment sur la route de Lyon. Jean-Luc Bourget répond que ces travaux débiteront en janvier, dans l'attente d'une nouvelle application.

Le même commissaire s'interroge sur la possibilité de mener des analyses comparables pour les projets de pistes cyclables, lorsque celles-ci entraînent la suppression d'une voie de circulation automobile, afin d'évaluer les gains effectifs pour les cyclistes. Il lui est répondu qu'il est relativement aisé de

mesurer les effets pour le trafic motorisé, mais que l'évaluation des impacts pour les cycles est plus complexe. Il mentionne que, selon l'OFROU, une réduction de voies peut entraîner un report modal vers le vélo compris entre 5% et 25%, mais que ces chiffres varient fortement et rendent la modélisation difficile.

Le commissaire UDC relève que, dans le cadre des aménagements cyclables urbains, l'impact sur les automobilistes est souvent bien documenté, alors que les gains pour les cyclistes le sont moins. Il demande si ces évaluations peuvent être réalisées en amont ou uniquement a posteriori.

Jean-Luc Bourget répond qu'à Plainpalais, des comptages existaient avant les travaux pour le trafic motorisé, mais pas pour les vélos.

David Favre ajoute qu'avant la période covid, les micro-recensements indiquaient une augmentation de trois points de la part modale du vélo à Genève. Il souligne que l'essor du vélo électrique constitue également un facteur important.

Un commissaire PLR demande si de telles voies de bus seraient encore envisagées si les TPG ne subissent pas de perte de temps significative. Jean-Luc Bourget répond que cette analyse ne visait pas à requalifier le projet en soi, mais uniquement à évaluer ses effets, et que tel n'était pas l'objectif poursuivi.

Vote de la motion 3106

Pour : 7 (2 PLR, 1 LC, 1 LJS, 1 MCG, 2 UDC)

Contre : 7 (2 PLR, 2 Ve, 3 S)

Abstentions : –

La motion 3106 est refusée.

REQUALIFICATION DU QUAÏ DE COLOGNY

ÉVALUATION DU PROLONGEMENT DE LA VOIE BUS

COMMISSION DES TRANSPORTS DU 16.12.2025



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

PROF. TESSERAUD LUC

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

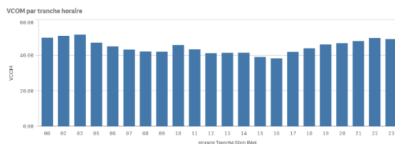
16.12.2025 Page 1

OBJECTIF ET CONTEXTE

• Objectif :

- Amélioration de la vitesse commerciale des transports collectifs

(Vcom moyenne des lignes E et G entre arrêts Coligny, Montalègre - Chemin du Righi à 43 km/h, plutôt stable sur la journée)

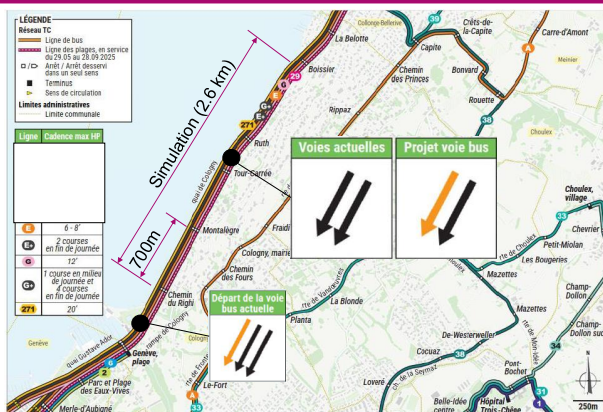


• Contexte :

- Dans le cadre du réaménagement du quai de Coligny, l'OCT préconisait un allongement de la voie bus d'environ 700m jusqu'au chemin Byron (au droit de l'arrêt tpg Montalègre).
- L'évaluation théorique de l'impact de cette voie bus sur la circulation montre que les charges de trafic sont écoulées.
- Une simulation dynamique du projet a été réalisée pour confirmer l'approche statique et disposer d'éléments consolidés pour valider le fonctionnement de l'axe pour tous les modes de transport.

16.12.2025 Page 2

OFFRE SUR L'AXE



16.12.2025 Page 3

PARTS MODALES

- Quai Coligny entrée ville
 - TIM = 75.1%
 - Vitesse autorisée = 60 km/h
 - Vitesse moyenne = 39.6 km/h
 - Vélos = 3.4%
 - Bus = 21.5%
- Canton (micro-recensement 2021) :
 - TIM = 40%
 - TC = 14%
 - Vélos = 8%
 - Marche à pied = 39%

16.12.2025 Page 4

MODÉLISATION VISSIM : PRINCIPAUX ÉLÉMENTS



Les véhicules se présélectionnent bien avant la voie bus pour plusieurs raisons.

La voie de gauche étant chargée, il est difficile de s'insérer ensuite. Les bus font leurs arrêts sur la chaussée, ils seraient donc également ralentis.

Cette utilisation de la voie de gauche forme un trafic en « accordéon », les vitesses varient et les temps de trajet augmentent.

16.12.2025 Page 5

MODÉLISATION VISSIM : PRINCIPAUX ÉLÉMENTS

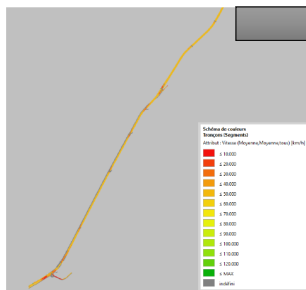


Les bus, grâce à la voie bus, peuvent avancer sans perturbation dans le sens entrée de ville.

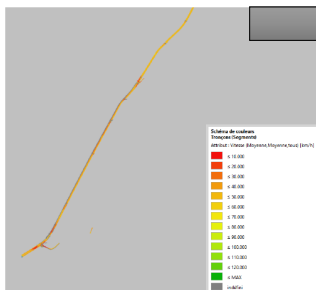
16.12.2025 Page 6

MODÉLISATION VISSIM : PRINCIPAUX ÉLÉMENTS

Etat actuel



Etat projet



16.12.2025 Page 7

SYNTHÈSE

- Les carrefours régulés sont en mesure d'écouler les charges de trafic avec une voie bus prolongée sur 700m.
- Toutefois
 - Pas de gain pour la Vcom (< 5").
 - La circulation ne sera pas aussi fluide qu'elle ne l'est aujourd'hui avec des ralentissements relativement fréquents.
 - Les temps de parcours TIM augmentent d'environ +15% avec une diminution de la vitesse moyenne de l'ordre de 5 km/h.
 - Des effets « accordéon » sont observés (accélérations / freinage) pouvant créer une situation accidentogène.

> Compte tenu de ces éléments, le prolongement de la voie bus est abandonné.

16.12.2025 Page 8